MOTOCICLISM

Nicolae Ionescu-Cristea şi Gheorghe Leu au învins pe englezul Clam Henri Beckett

Ilie Rase un alergător de viitor

Reuniunea de închidere a sezonului motociclist, desfăşurată eri dimineaţă sub patronajul Moto Clubului Român şi regisoratul d-lui Stamate Rădulescu, s'a soldat cu cel mai franc succes.

Deşi timpul nu a fost favorabil, manifestarea s'a bucurat de o asistenţă care, dat fiind asperitatea vremei, poate fi considerată drept record. Intr'adevăr, cu toate că vântul sufla destul de puternic şi temperatura era excesiv de scăzută, publicul spectator a venit în număr mare. 2000 persoane pe o vreme ca cea de eri, nu este puţin şi, deaceea considerăm ceiace s'a realizat, drept un record.

Adevărul este însă că, prezenţa pe program a englezului Clam Henri Beckett, a constituit un punct de atracţie.

Oaspetele venise în ţară, recomandat de un impresionant număr de victorii semnificative şi anturat de faima numelui ţărei sale. Anglia este patria motociclismului şi, ca atare, nu este mirare că un fiu al Albionului a suscitat curiozitatea celor cari urmăresc reuniunile motocicliste.

Şi, cine a făcut deplasarea la velodrom, nu a avut nimic de regretat. Atracţia englezului şi temeritatea alergătorilor români au răsplătit din plin, exigenţele.

Clam Henri Beckett a arătat o clasă mulţumitoare dar, românii Nicola Ionescu-Cristea şi Gheorghe Leu s'au întrecut în a dovedi că, acolo unde este voinţă, nu se poate să nu existe satisfacţie.

Triumful a rămas de partea românilor, Nicolae Ionescu-Cristea şi Gheorghe Leu ocupând primele două locuri în clasamentul general. Lipsa lui Constantin Cantacuzino, accidentat în ajunul reuniunei, ne-a privat, este adevărat, de un veritabil regal sportiv. Dar, dacă şi el se prezenta la steag, oaspele şi-ar fi încheiat socotelile cu un loc în rândul neplasaţilor. In cursa de eri, el s'a clasat al treilea din... trei concurenţi.

Cu valoarea arătată de englez, Nicolae Ionescu-Cristea nu a avut sarcină grea şi lupta serioasă s'a încins pentru locul al doilea, pentru cari candidau cu egale şanse Gheorghe Leu şi Clam Henri Beckett. Ghinionul secundului şi tenacitatea primului a făcut posibilă înregistrarea unui rezultat la care, la drept vorbind, nu ne aşteptam.

Descrierea cursei alergată în 4 serii a 6 tururi, aşa cum ea s'a desfăşurat, se poate găsi în expunerile de mai jos.

SERIA I-a

Gheorghe Leu pleacă bine şi intră primul în viraj, talonat de Ionescu-Cristea, urmat de englez. La ieşire, secundul este în frunte, iar pe linia dreaptă Beckett trece peste Leu. Ionescu Cristea conduce dansul, iar englezul dornic să-l ajungă se angajează prea tare în cel de al doilea viraj şi se răstoarnă. Leu împiedicat în acţiune de maşina căzută se răstoarnă şi el dar reia imediat lupta, în timp ce englezul se afla sub îngrijirea infirmierilor. Cursa. s'a sfârşit. Ionescu Cristea trece primul linia de sosire, urmat de Gheorghe Leu.

SERIA II-a

Cu toată gravitatea răsturnării din precedenta serie, Beckett este la start. La lăsarea steagului Leu este din nou în frunte dar cedează imediat acest loc, lui Ionescu Cristea. Beckett nu întârzie să depăşească pe cel din poziţia doua dar eforturile lui de a ajunge pe leader sunt inutile. Ionescu Cristea înaintează în câştigător sigur, iar în turul patru, din cauza unui defect de carburaţie, Beckett cedează locul al doilea, lui Gheorghe Leu.

SERIA III-a

Din nou, Gheorghe Leu scapă primul dela start. Ionescu Cristea îl depăşeşte însă curând şi apoi Beckett imită pe leader. După 3 tururi Cristea este în frunte cu un avans apreciabil, urmat de Beckett, şi Leu. Situaţia rămâne neschimbată, şi aceastâ încercare se sfârşeşte cu triumful românului.

SERIA IV-a

Se aleargă mai mult pentru a se stabili cui revine locul al doilea în clasament. O victorie a lui Beckett, concomitent cu o scoatere din cursă a românului Gheorghe Leu, ar tranşa chestiunea în favoarea englezului. Incercarea se petrece însă, perfect la fel cu precedenta, astfel că linia de sosire este trecută în ordine de Ionescu Cristea, Clam Henri Beckett şi Gheorghe Leu.

ILIE RASE UN INVINGATOR MERITOS

Cursa de amatori a zilei, disputată pentru cupa B. S. A., a dat câştig de cauză lui Ilie Rase care, putând să-şi dea întreaga măsură, a făcut vid în jurul său, câştigând cu uşurinţă, toate cele trei încercări ale întrecerei.

Timpul cel mai bun, reuşit de învingătorul probei ne îndreptăţeşte să credem în viitorul acestui alergător. I-am acordat totdeauna, multă încredere lui Ilie Rase, dar după performanţa de eri, putem spune, fără teama de a fi contrazişi că, acest Ilie Rase este singurul om capabil să îndesească rândurile internaţionalilor.

Cursa de biciclete cu motor, alergată în 3 reprize a 3 tururi, s'a sfârşit cu victoria lui Nicolae Gologan, urmat în ordine de Teodorciu şi Ion Gologan.

Rezultatele technice

CURSA AMATORILOR (3 serii a 10 tururi)
Handicap

Seria I-a
1. Ilie Rase, în 7'35" 1/5
2. Carol Marvan, în 7'38" 2/5
3. Graham Appel

5 concurenţi.

Seria II-a
1. Ilie Rase în 7'38 1/5.
2. Carol Marvan în 7'40" 3/5.
3. Graham Apr

5 concurenţi.

Seria III-a
1. Ilie Rase, în 7'28 2/5
2. Graham Appel, în 7'41" 4/5
3. Carol Marvan

5 concurenţi.

CLASAMENTUL

1. *Ilie Rase, 15 puncte*
2. Carol Marvan, 11 pucte
3. Graham Appel

5. concurenţi.

CURSA BICICLETELOR CU MOTOR (3 serii a 3 tururi)

Seria Ia-a
1. Nicolae Gologan, în 5'04" 2/5
2. Ion Gologan
3. Teodorciu

4 concurenţi.

Seria II-a
1. Nicolae Gologan, în 5'02'3/5
2. Teodorciu

4 concurenţi.

Seria III-a
1. Nicolae Gologan, în 5'00" 1/5
2. Teodorciu
3. Ion Gologan

4 concurenţi.

CLASAMENTUL

1. *Nicolae Gologan, 12 puncte*
2. Teodorciu. 8 puncte
3. Ion Gologan, 5 punct

4 concurenţi.

CURSA ANGLO-ROMANA

4 serii a 6 tururi

Seria I-a
1. Nicolae Ionescu Cristea, în 4'18" 1/5
2. Gheorghe Leu

Beckett căzut.
4 concurenţi.

Seria II-a
1. Nicolae Ionescu Cristea. în 4'05" 2/5
2. Gheorghe Leu, în 4'35"

Beckett a abandonat.
3 concurenţi.

Seria III-a
1. Nicolae Ionescu Cristea, în 4'03" 2/5
2. Clam Henri Beckett, în 4'19"
3. Gheorghe Leu

3 concurenţi

Seria IV-a
1. Nicolae Ionescu Cristea, în 4'07"

NICOLAE IONESCU-CRISTEA

2. Clam Henri Beckett, în 4'18" 4/5
3. Gheorghe Leu

3 concurenţi.

CLASAMENTUL

1. *Nicolae Ionescu Cristea 12 puncte*
2. Gheorghe Leu 6 puncte.
3. Clam Henri Beckett 4 puncte

3 concurenţi.

AVIAŢIE

Aviaţia de turism

Rostul şi foloasele ei

Duminica trecută a avut loc, pe aerodromul dela Băneasa, botezul avionului şcoalei politechnice «Regele Carol II», în prezenţa d-lui subsecretar de stat al aerului şi a d-lui Vasilescu-Karpen, rectorul şcoalei politechnice.

Cu acest avion, destinat antrenărei piloţilor ingineri şi elevi ingineri ai şcoalei politechnice, precum şi formărei de noi piloţi aleşi dintre membrii asociaţiei sportive a acestei şcoli de elită, se măreşte cu încă o unitate numărul modest al avioanelor de turism din ţara noastră.

Aviaţia de turism a luat, în adevăr, o desvoltare excepţional de mare în ultimul timp în celelate ţări ca Anglia, America, Franţa, Germania, etc.

In aceste ţări, numărul avioanelor de turism se socoteşte cu sutele, bachiar în Anglia care este în frunte, există actualmente peste 1500 avioane de turism şi deci cel puţin tot atâţia piloţi amatori, în afară de acei ce sunt în cadrele armatei.

Vă veţi întreba: *Ce importanţă poate avea penru o ţară aviaţia de turism?* Ei bine această importanţă, care la prima vedere nu apare ca ceva indispensabil, după o analiză mai aprofundată se poate constata că este indiscutabilă.

In adevăr, pe lângă importanţa din punct de vedere turistic, căci ea desvoltă gustul plimbărilor aeriene şi a peisagelor ce-ţi oferă asemenea plimbări, ea permite deplasări rapide dela o localitate la alta şi reprezintă un progres manifest în lupta civilizaţiei pentru câştigarea timpului.

In al doilea rând, aviaţia de turism este aceia care luptă, cu cel mai mare succes, pentru popularizarea acestui mijloc de locomoţie şi ea va fi aceia care va învinge în cele din urmă neîncrederea în siguranţa şi avantagiile avionului, a acelora, cari încă sunt foarte numeroşi.

Pe lângă acest rol care prin el însăşi ar fi suficient să justifice încurajarea şi desvoltarea aviaţiei de turism, este indiscutabil că ea are şi un rol important în apărarea naţională.

S'ar părea poate că această afirmaţie ar fi exagerată şi pentru a o justifica am crezut necesar să o documentăm.

In adevăr, majoritatea piloţilor amatori, cu foarte puţine excepţiuni, numai după un antrenament judicios şi destul de redus, pe avioane militare de şcoală sau de tranziţie, pot deveni foarte buni piloţi militari.

Deci, majoritatea piloţilor de turism, cu foarte puţină cheltuială din partea statului, în orice caz cu mult mai mică de cât aceia făcută azi de armată, pentru formarea piloţilor săi militari, poate mări în caz de răsboi, într'un timp excepţional de redus poate mări numărul de piloţi, dispuşi să apere hotarele ţării.

In al doilea rând, toate aceste avionete cari din punct de vedere militar par a nu-şi găsi întrebuinţare, vor fi desigur rechiziţionate în caz de răsboi, aşa cum se rechiziţionau până acum automobilele şi vor fi admirabile scule pentru a transmite ordine urgente şi secrete dela un comandament la altul şi vor permite marilor comandanţi să se deplaseze cu repeziciune, dintr'un loc într'altul, în interesul şi bunul mers al operaţiunilor militare ce conduc şi controlează. In răsboiul trecut s'a întrebuinţat automobilul, care necesita şosele cât mai bune şi cât mai drepte; în răsboiul de mâine se vor întrebuinţa avionetele cari nu au nevoie decât de câte un petec de pământ plan şi neaccidentat, de 300—400 metri lungime, care chiar şi în regiunile muntoase poate fi găsit. (Se ştie că regretatul Ionel Ghica a aterisat şi a plecat cu o avionetă de lângă Sinaia).

Iată dar de ce aviaţia de turism a luat o atât de mare desvoltare în alte ţări, căci acolo statul a apreciat importanţa ei şi a acordat tot sprijinul material necesar acestei desvoltări.

In ţările avansate, statul participă în proporţii apreciabile la cumpărarea de către particulari a avionetelor, proporţie care atinge uneori până la 40% din costul total al materialului.

La noi în ţară, Statul nu contribuie decât prin furnizarea combustibilului necesar funcţionărei avioanelor şi prin acordarea ospitalităţilor în hangarele aviaţiei civile dela Băneasa.

Suntem siguri că, dacă până azi, statul nu a putut face mai mult este din cauza crizei financiare în care se află şi de aceia proectul de lege întocmit de mult de aviaţia civilă pentru încurajarea aviaţiei de turism după modul practicat în celelalte ţări, nu a văzut încă lumina tiparului.

In aceste condiţiuni desigur că aviaţia noastră de turism care trăeşte încă şi azi zile de eroism şi al cărei promotor a fost clar-văzătorul şi mult regretatul inginer Mircea Cantacuzino poate fi apreciată cu multă admiraţie. Avem şi noi astăzi, peste 25 avionete particulare, dintre cari majoritatea se datoresc sacrificiilor făcute de Asociaţia Română pentru propaganda aeronauticei.

Incheiem acest articol urând succes tuturor acelora ce pulsează cu tot sufletul şi toată dragostea pentru promovarea şi desvoltarea acestei idei, şi rugăm oficialitatea noastră şi în special pe d. ministru al aerului să încurajeze şi să sprijine în o cât mai largă măsură potrivit timpului, aviaţia noastră de turism.

e.

CICLO-CROSS

La 27 Noembrie deschiderea sezonului

Activitatea ciclistă a luat sfârşit. Cluburile de specialitate, recunoscute şi nerecunoscute de F. R. C., au depus armele, întrucât atmosfera nu mai este favorabilă competiţiunilor cicliste.

In locul întrecerilor pe două roţi, altor alergări le revine cinstea de a completa un program început odată cu ridicarea zăpezei. Ciclismul propriu zis a trecut la iernat dar, sportul pedalei, combinat cu cel pedestru îşi poate continua activitatea sub formă de concursuri de ciclo-cross.

Velo clubul român de curând fuzionat cu Germania, este cel care a adoptat acest soi de alergări. A organizat în ultimii ani, cu foarte mult succes, numeroase competiţiuni de acest gen şi, odată cu sistarea activităţei cicliste purcede la organizarea de întreceri ciclo-pedestre. Data primei alergări a şi fost fixată pentru ziua de 27 Noembrie.

Cursa se va alerga pe o distanţă de aproximativ 20 km., pe un parcurs ce n'a fost încă desemnat. Competiţiunea este deschisă tuturor alergătorilor şi va fi dotată cu un frumos trofeu.

CICLISM

Clubul Aquila sub o nouă conducere

In ultimul timp, clubul ciclist «Aquila», cea mai veche grupare de specialitate din Bucureşti, a avut din nou de suferit pe urma unei defecţiuni de conducere.

Din fericire, în clipa de restrişte s'a produs revirimentul mult dorit, prin revenirea d-lui Constantin Cioromela, conducătorul din zilele de glorie ale acestei formaţii greu încercate.

Decis să facă din clubul «Aquila» gruparea cu reputaţia din trecut, d. Cioromela a promis un larg sprijin moral şi material, al cărui rezultat va fi binevenit pentru cel mai vechi club ciclist de după războì.

SKI

O iniţiativă fericită

Centre de ski în ţară

Cu o deosebită satisfacţie am luat cunoştinţă de iniţiativele din ultimul timp în favoarea răspândirei şi practicării sporturilor de iarnă.

România este o ţară care se pretează de minune de altfel acestor genuri de exerciţii fizice, lanţul Carpaţilor, fiind dela Dunăre şi până în nordul Bucovinei, un teren minunat pentru exercitarea şi practicarea skiului, în special.

Din motive cari până acum nu au putut fi aflate, locuitorii ţării noastre practică prea puţin acest minunat exerciţiu fizic, care este în acelaş timp şi un excelent mijloc de locomoţiune.

Şi mai surprinzător este faptul că însăşi populaţia dela munte ignoră acest sport, care de fapt pentru ei nu ar fi decat un mijloc aproape natural de circulaţie în timpul iernei.

Centre de ski la noi până în prezent au fost prea puţine. A trebuit ca O. N. E. F.-ul să se lupte ani de zile pentru a asigura Predealului faima unei staţiuni de iarnă.

Alături de el Sibiul, Braşovul şi Sinaia; atât şi nimic mai mult. Cu toţii vom recunoaşte că este cam puţin pentru o ţară cu atâtea posibilităţi ca a noastră.

Care au fost motivele care au contribuit la răspândirea atât de anevoioasă a skiului?

In primul rând lipsa unei iniţiative. Apoi un întreg şir de motive, cari mai de cari mai plauzibile.

Astfel:

Lipsa unei tradiţii sportive.

Lipsa unor instructori sau îndrumători pentru masa de cetăţeni din oraşele dela munte.

Scumpetea materialelor (sky, costume).

Iată o parte din motivele, cari au determinat o atât de puţin accentuată desvoltare a skiului în regiunele noastre muntoase.

Se pare că în ultima vreme o acţiune sănătoasă a pornit în favoarea acestui sport.

Incurajaţi de succesul ce-l repurtează în fiecare an la Predeal, cu ocazia cursului de ski din luna Ianuarie, conducătorii O. N. E. F.-ului, mână în mână cu societatea de turism A. D. M. I. R. şi cu oficialităţile, au întreprins o adevărată campanie în favoarea skiului.

Intenţiunea celor din fruntea instituţiei din Dealul Spirei, este de a creia în fiecare localitate de munte, un centru de ski. Aceste regionale ale O. N. E. F.-ului, conduse de instructori specialişti, ar avea darul să deschidă gustul publicului pentru acest sport şi mai apoi să-l iniţieze în frumuseţile lui.

In această toamnă s'a şi procedat la punerea în practică a acestor iniţiative şi de curând a avut loc la Câmpulung şi acum câteva zile la Râmnicu Vâlcea, o consfătuire între domnii colonel Rădulescu, maior Hergot din partea O. N. E. F.-ului, dr. Dumitrescu, din partea A. D. M. I. R.-ului şi reprezentanţii oficialităţilor (prefectul, primarul), etc., din localităţile de mai sus, punând la punct, toate chestiunile în legătură cu organizarea chiar începând din această iarnă în aceste oraşe a unor centre de ski.

Suntem informaţi că în cursul sezonului de iarnă 1932 — 1933 vor funcţiona următoarele centre regionale de ski ale O. N. E. F.-ului: Predeal, sub conducerea lui E. Preissner; Vatra Dornei, I. Ilca şi M. Ionescu; Câmpulung: căp. F. Niculescu, profesor Lipan şi Oană; Râmnicu Vâlcea: căpitan L. Bodea, Domnica Spornic şi A. Erhan.

In general cursurile vor fi conduse de foşti studenţi ai I. S. E. F.-ului acum auxiliari ai O. N. E. F.-ului în opera de propagandă sportivă pe care o întreprinde această instituţie.

Pentru un început O. N. E. F.-ul va înzestra fiecare centru de ski cu materiale în limita posibilităţilor, urmând ca cei ce ar dori să practice să aibă posibilitatea.

Autorităţile locale vor începe şi ele o campanie, în scop de a atrage lumea, intervenind pe lângă comercianţi, hoteluri, spre a face preţuri cât mai convenabile; se va interveni deasemenea şi pe lângă C. F. R. spre a acorda reduceri de 50% călătorilor care ar veni la asemenea cursuri de ski.

Data începerei activităţii în aceste centre ar fi 20 Decembrie; ea este condiţionată bine înţeles de căderea zăpezii.

C. M.

AUTOMOBILISM

Dispută înverşunată pentru supremaţie

Nu este vorba de automobilismul românesc, atât de vitregit prin inactivitatea strigătoare a forului chemat să-l conducă. Titlul de mai sus se referă la manifestările din afara graniţelor ţărei româneşti.

Calendarul internaţional al probelor automobiliste de viteză, a fost epuizat. Se poate spune chiar că vacanţa a pus capăt, la timp, unei campanii dintre cele mai severe.

In anul recordului mondial, stabilit de maiorul Campbell, la volanul faimoasei trăsuri „Blue bird" manifestările automobiliste internaţionale au fost caracterizate printr'o înverşunată dispută între două industrii cu glorios trecut. Franţa şi Italia, au dus pe acest tărâm, o luptă titanică, fiecare dintre cele două state făcând imposibilul pentru a asigura triumful intereselor respective. Dealungul lunilor anului, disputa a fost tot timpul înteţită, Franţa sprijinindu-şi speranţele pe doi oameni de excepţională valoare, iar Italia aruncând în luptă acelaş număr de piloţi cu reputaţie.

Louis Chiron, fost campion mondial, şi Varzi, au fost cei doi apărători ai intereselor culorilor roşu, alb şi albastru, pe când tricolorul italian a fost purtat cu demnitate de către Nuvolari şi Caraciolla.

Din lupta angajată, în decursul numeroaselor probe importante, industria italiană, admirabil reprezentată printr'o fabrică — până mai eri puţin pretenţioasă — a ieşit triumfătoare, manifestând în dese rânduri o netă superioritate asupra industriei adverse, reprezentată printr'o marcă ale cărei succese trecute lăsau să se întrevadă un veritabil monopol asupra curselor importante. Aşteptările au fost din plin desminţite, poate în anumite cazuri, şi datorită unor circumstanţe nefavorabile aşilor din trecut.

Nuvolari, fost motociclist şi câştigător a importantei curse pe două roţi, şi germanul de origină italiană, Caraciolla au cucerit majoritatea trofeelor anului, sosind de cele mai multe ori, unul după altul.

Adversarii lor cei mai de temut, Louis Chiron şi Varzi, deasemenea fost motociclist, au fost regulat întrecuţi resemnându-se cu satisfacţia de a fi reuşit, mai totdeauna, să stabilească noui recorduri pe turu-rile circuitelor închise pe cari s'au disputat marile probe automobiliste. Performanţele reuşite au constituit o slabă consolare, pentru acei cari se înarmaseră până în dinţi, pentru a duce la bun sfârşit o campanie care se anunţase drept foarte favorabilă lor.

Louis Chiron, în special, îşi pusese mari speranţe în bolidul pe care îl construise cu scopul de a reprezenta cât mai bine culorile Franţei. Nu a isbutit, din păcate, să traducă în fapt, superioritatea sa technică şi cea a materialului francez, din cauza unor ghinioane interminabile.

Datorită nenorocului avut în curse de cei doi exponenţi ai intereselor industriei franceze, triumful a rămas de partea italienilor, cari şi-au adjudecat victoria în majoritatea probelor.

Infrângerea a îndârjit însă pe francezi astfel că, pentru la anul, lupta făgădueşte să fie mai aprigă. Aşteptăm cu nerăbdare, deschiderea focului.

10)

Inaintaşii sportului român

D. Dumitrescu: primul ciclist român

Acum 42 ani

Velodromul, pe care acum câţiva ani se afla arena C. A. B., luase fiinţă. Regretatul Cazavillan, făcuse eforturi lăudabile spre a traduce în fapt visul cicliştilor depe atunci. Dobriceanu, proprietarul terenului, nu vedea însă cu ochi buni avântul pe care îl luase sportul pedalei. I se părea lui că societatea «Sborul» face afaceri prea strălucite. Adevărul este că, lumea venea regulat la spectacolele cicliste şi le urmărea cu un interes deosebit. Tribunele deveniseră la un moment dat neîncăpătoare şi succesele mergeau crescând.

In acest timp, d. Dumitrescu, concura regulat şi câştiga de câte ori se prezenta la plecare. Pista eucerise noui adepţi — e drept — dar tinerii se loveau regulat de stânca de granit pe care o clădiseră băt-rânii. Totuş, speranţele ciclismului românesc nu întârziară să-şi facă apariţia. Jean Mihăilescu, Marin Moisescu şi mai târziu Corneliu Marinescu, luptau din răsputeri să se ridice până la nivelul corifeilor. A trebuit să treacă timp şi vedetele să renunţe, pentruca tinerii să-şi facă platformă. Şi când efectivul de valoare întrunea câteva elemente, ideia unor întreceri internaţionale se înfiripă. Iniţiativa era lăudabilă, dar foarte greu de dus la bun sfârşit.

Cu toate piedicile ce se opuneau, în vara anului 1898 descindeau în ţară fraţii Tomaselli şi Passini, alergători de clasă necontestată cari cunoscuseră frumoase succese pe velodromurile străine. Primii, doi tandemisti de seamă, au făcut o figură admirabilă, faţă de concurenţii români, nespecializaţi în cursele de două locuri.

După plecarea celor patru italieni, discuţiile dintre Cazavillan şi Dobriceanu deveniseră aprige.

Cei doi antreprenori ai velodromului se legaseră printr'un contract neperfectat. Tratativele duraseră timp îndelungat şi ele fuseseră rezolvate numai pe cale verbală. Dobriceanu, proprietarul terenului, aranjase cu Cazavillan toate amănuntele construcţiei şi contractul în dublu exemplar, fusese redactat. Cazavillan nu fusese martor al redactărei contractului şi deaceia urma — după ce i se încredinţase un exemplar — să studieze condiţiile. In principiu el fusese de acord cu propunerile lui Dobriceanu şi verbal, cei doi iniţiatori se înţeleseră.

La semnarea contractului, Dobriceanu s'a eschivat, fără să facă însă pe Cazavillan, să creadă că ulterior ar putea interveni o neînţelegere. Fostul director al ziarului «Universul», de bună credinţă, a angajat lucrătorii necesari şi când temelia urma să fie pusă, s'a dus la Dobriceanu pentru a semna contractele. Intre timp însă, proprietarul terenului plecase la Paris. Pe baza tratativelor verbale, Cazavillan a pornit la lucru şi dupăce investise un capital de 140.000 lei, Capitala era îmbogăţită cu un velodrom.

Instalaţiunea corespundea tuturor cererilor şi putea rivaliza cu orice teren similar din străinătate. Clădit numai în stejar, cu virajuri ridicate conform calculelor matematice, velodromul prevăzut cu atenansele necesare — tribune, vestiare, loc de garat biciclete, trăsuri, etc — forma locul de recreaţie al bucureştenilor. Pista măsura 333 metri lungime şi oferea cel mai agreabil teren de disputare al curselor cicliste.

Revenit din străinătate, Dobriceanu a rămas pur şi simplu extaziat şi s'a grăbit să felicite pe Cazavillan. Sinceritatea pe care a arătat-o, cu acest prilej proprietarul terenului, a obligat pe directorul de atunci al «Universului» să considere contractul perfectat şi să nu se mai gândească la uitlitatea unei semnături.

Erau atunci timpuri când, un cuvânt făcea mai mult decât orice contract, dar ca şi astăzi, se găseau oameni nestatornici şi chiar lipsiţi de scrupule.

La început, Dobriceanu s'a simţit încântat de faptul că terenul său fusese destinat unei opere de importanţa ciclismului. Curând însă, i s'a părut că beneficiile realizate de organizatorii curselor sunt cu mult prea mari faţă de aportul pe care velodromul i-l aducea lui personal, şi egoismul l-a făcut să se gândească la o exploatare de alt gen.

Intr'o bună zi, când alergătorii cicliști, simţind nevoia să se antreneze, au bătut la poarta velodromului, nu au primit nici-un răspuns. Intervenţiile şi presiunile lor au rămas fără rezultat. Dobriceanu decisese să-şi exercite calitatea de proprietar şi nu voia cu niciun preţ să cedeze.

Şi porţile velodromului au rămas închise până în ziua când o delegaţie de ciclişti a venit să parlamenteze cu proprietarul. Tratativele au durat timp îndelungat şi, în cele din urmă, Dobriceanu atras de mărimea chiriei ce i se oferea, a hotărât să pună velodromul, la dispoziţia cicliştilor cari compuneau societatea, în fiinţă atunci. (Va urma).